SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(*Son las 14:40).*

La Comisión de Transporte y Obras Públicas da la bienvenida a la delegación de Ceprotur, integrada por el presidente, Daniel Balbiani, por el secretario, Gustavo Scanni, y por el prosecretario, Pablo Caballero.

Para nosotros es un gusto recibirlos.

SEÑOR SCANNI.- Buenas tardes.

Les agradecemos mucho que nos reciban.

Como es la primera vez que concurrimos a esta comisión, voy a pasar a explicar cómo está formada nuestra gremial. El Centro de Propietarios de Ómnibus de Turismo en este momento incluye a todos los vehículos de turismo, ya que se han creado nuevas categorías en ese sentido. Actualmente, representamos a 220 empresas asociadas. Hoy el parque automotor –los vehículos de turismo– cuenta con 3.400 unidades y tiene una disponibilidad de 65.000 asientos. Cabe aclarar que este es un recuento general de todo el país. Debido a la cantidad de vehículos ya nombrados, estimamos que existen 800 o 900 empresas.

Este sector ha crecido exponencialmente y tenemos algunas discrepancias con las reglamentaciones y las condiciones de juego que se nos imponen para el desempeño de nuestro servicio. Nosotros planteamos en el ministerio –en la primera y única reunión que tuvimos con el ministro Rossi, quien nos comunicó la intención de reunirnos más seguido, pero hasta ahora no nos ha vuelto a llamar–, entre otras cosas, frenar el ingreso de nuevas empresas de este tipo porque consideramos que la plaza ya está saturada y eso lleva, no solo a que dejen de funcionar empresas, sino que se tiende a ofrecer malos servicios. En definitiva, suceden una infinidad de cosas que van llevando a que los servicios que se prestan sean cada vez de peor calidad. Si bien el señor ministro no expuso una opinión como la nuestra, como quedamos en conversarlo en otras ocasiones, el tema quedó en el aire.

También tenemos problemas con las empresas de línea regular de larga distancia, que son las que salen de la terminal de Tres Cruces. Esas empresas, por suerte, han renovado notablemente su flota –el presidente de la comisión sabe muy bien del tema–, lo cual es bueno para el país. No solo mejoraron en años –ya que son todos vehículos nuevos– sino que aumentaron en cantidad. ¿Qué es lo que pasa? Hay empresas que tienen vehículos ociosos entre semana e incluso algunas lo tienen por mucho tiempo. Estos vehículos se trajeron con el aval de turismo y no de servicio de línea regular, pero lo usan para ambos: el servicio regular y el turismo. Estas empresas, al tener vehículos ociosos de mayor calidad que los nuestros y contar con un fideicomiso –un subsidio al combustible–, salen a competir con las empresas puramente de turismo, esto es, las nuestras, que son chiquitas. Esto se ve, por ejemplo, en las licitaciones públicas a las que ya ni nos presentamos. Un ministerio que pide mucha locomoción es el Mides. Pongamos que piden cotización por 17 viajes; 10 se los lleva Turismar, 4 Copsa y el resto Rutas del Sol, COT, etcétera. Allá, de casualidad, hay un viaje cortito dentro de Montevideo que a ellos no les interesa y lo puede hacer uno de los transportistas de nuestra gremial. La diferencia en este caso es por precios. Esas empresas están subsidiadas y compiten con empresas que, en parte, están subsidiando su gasoil porque parte de lo que nos sale el gasoil que echamos es para cubrir eso. Por tanto, consideramos que el hecho de que salgan a competir con nosotros es algo muy desleal. No hemos encontrado una explicación que diga que estamos compitiendo en igualdad de condiciones porque no es así. Hoy, debido a la renovación de las empresas de línea regular, los ómnibus, por la nueva tecnología que poseen, gastan mucho menos combustible de lo que estaba calculado en la paramétrica inicial del subsidio. Para ser claro voy a poner un ejemplo. El subsidio de las empresas de larga distancia consideraba que un ómnibus tenía que dar 3 kilómetros por litro de

gasoil, que era más o menos lo que se gastaba en ese entonces. Actualmente hay vehículos que consumen mucho menos que eso; dan 3,5, 3,8 y hasta 4 kilómetros por litro. Ustedes podrán pensar que no es nada, pero en un millón de kilómetros –que es lo que hacen mensualmente cuatro, cinco o seis empresas– es muchísimo el dinero que ganan las empresas por un fideicomiso en combustible que no gastaron.

SEÑOR PRESIDENTE.- Eso no debería ser así. ¿Por qué? Porque el subsidio no se paga por todos los kilómetros que hacen. Las empresas tienen origen y destino, ya se sabe previamente los kilómetros que tienen que hacer como línea regular y se subsidia a los niveles que señalaba el señor Scanni, con un tope de kilómetros y no por la totalidad. Si hacen más kilómetros de los establecidos, el subsidio no opera. Entonces, no debería ser como se dijo aquí.

SEÑOR SCANNI.- Yo no le hablo de los kilómetros; el tema es el consumo. Los kilómetros están fijados y se conocen. Voy a nombrar una empresa al azar. Turil realiza 1:000.000 de kilómetros por mes. Eso es lo que el ministerio sabe y está estipulado en los turnos; vamos a Tres Cruces y los vemos. Ese millón de kilómetros dividido tres, que es el coeficiente que se usó –de tres kilómetros por litro–, da que el gobierno tiene que subsidiar 333.000 litros de gasoil que supuestamente gastó. ¿Pero qué pasa si el ómnibus gasta menos de 3 litros de gasoil por kilómetro? En ese caso no gastó 333.000 litros sino 280.000; entonces estamos subsidiando cerca de 50.000 litros que no se gastaron.

SEÑOR CAMY.- Si no entiendo mal, quienes hoy nos visitan están planteando que opere un cambio en la ecuación.

SEÑOR PRESIDENTE.- Habría que revisar el subsidio

SEÑORA TOPOLANSKY.- Entiendo que los integrantes de la delegación plantean que se subsidie el gasto real de combustible.

SEÑOR SCANNI.- Sucede que con ese excedente las empresas de ómnibus se dedican al turismo con precios más bajos y compiten con nosotros.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se trataría del gasto real con tope. De todas formas, las empresas tienen premios por gastar menos. Existen estímulos al menor consumo dado que al tratarse de un país importador de petróleo, es mejor que las empresas gasten menos. Es cierto que el subsidio de gastar menos es más bajo que el de gastar más.

SEÑOR CAMY.- Al renovar las flotas y adquirir vehículos que gastan menos, rinden más. Por lo tanto, habría que adecuar el índice que determinó tres kilómetros por litro, para que se ajuste a lo que realmente se gasta. ¿Este es el planteo?
SEÑOR SCANNI.- No venimos a regir normas del servicio regular. Damos la explicación de por qué las empresas regulares…

SEÑOR PRESIDENTE.- Pero alguien tiene que sugerir una solución.

SEÑOR SCANNI.- Claro; pero no se trata de nuestro reclamo. Según lo vemos nosotros, ¿cómo es posible que las empresas de línea compitan en licitaciones, traslados y demás a un costo tan inferior? La única explicación es que tienen menos costos. Y eso, ¿por qué se da? Porque tienen un combustible subsidiado por el excedente de la línea.

SEÑORA AYALA.- Consulto si no convendría, periódicamente –quizá se hace–, cada tantos años, hacer una reevaluación. Entonces, el subsidio se iría reviendo en la medida que los vehículos van mejorando el consumo.

SEÑOR PRESIDENTE.- En algunos casos es así y en otros no, aunque la flota se renueve.

De todos modos, escucharemos los diferentes planteos y veremos cómo encaminamos el tema.

SEÑOR SCANNI.- Insisto, no tomen esto como una imposición. Simplemente estamos dando una explicación de la situación de nuestro sector.

¿Por qué pedimos que las empresas que cuentan con servicio regular no se presenten a licitaciones públicas? Primero, porque ya tienen un trabajo –hablando en criollo–, que es la línea, mientras que nosotros somos empresas de turismo ocasional, así consideradas en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, –reitero: ocasional– y si todavía tenemos esta competencia, se nos hace cada vez más difícil.

En segundo lugar, las empresas de línea regular, debido al fideicomiso, no requieren de garantía para renovar los vehículos. Las cifras que cobran son muy importantes y el fideicomiso pasa a ser la garantía, beneficio con el que nosotros no contamos.

Por lo tanto, para las empresas de línea regular todo es muy fácil. Entiendo que hay que defenderlas porque son las que trasladan a la gente, pero creo que cada uno tiene que ocupar un sector dentro de lo que es el transporte. Se trata de empresas de servicio regular y estamos de acuerdo con que traten de mejorarlo y también con el subsidio, pero que no actúen en nuestra contra.

Existe un problema que venimos planteando desde hace años, y no tenemos datos de que suceda en otros países. En Semana de Turismo se permite el ingreso de vehículos brasileños y argentinos para llevar excursiones uruguayas a distintos destinos de esos países. Ante esta situación, el ministerio aduce que la cantidad de ómnibus con permiso internacional no es suficiente, pero nosotros entendemos que sí. Inclusive, le dimos la opción de que se autorizara a aquellos con permiso nacional. Por ejemplo, un destino muy común es Florianópolis, entonces, si el ministerio considera que no alcanzan los vehículos, puede autorizar a los ómnibus uruguayos que tienen permiso nacional a llevar pasaje hasta la frontera del Chuy, y que ahí hagan el trasbordo a un ómnibus brasileño o argentino. Al regreso pueden hacer lo mismo.

El año pasado dijimos que no estábamos de acuerdo con esto y no se nos tuvo en cuenta porque estábamos sobre la fecha pero, por nuestras cuentas, entraron 158 vehículos a levantar pasaje a Uruguay. Esto es ilegal porque las normas del Ministerio de Transporte y Obras Públicas que nosotros tenemos que cumplir rigen para empresas nacionales. Este año planteamos que no podemos permitir el ingreso de estos vehículos porque dejan a muchos uruguayos sin trabajo, tanto a quienes cumplen con el servicio internacional como a nivel nacional; estos últimos quedan parados. Nosotros vemos como vienen y cargan 100 o 150 ómnibus extranjeros que no dejan absolutamente nada al país más que cuatro o seis peajes y se llevan todo. El año pasado calculamos que se fueron USD 1:500.000 en ese tipo de vehículos, lo que no era necesario. Además, una importante cantidad de flota perteneciente a nuestro sector quedó totalmente inactiva. No podemos desconocer que el año pasado bajó el servicio regular en la salida de Tres Cruces debido a la cantidad de vehículos y autos particulares que afectan a nuestro sector. Reitero que esta es una medida que consideramos ilegal desde todo punto de vista.

Hoy me llamaron del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, con el que estamos en negociaciones desde hace bastante tiempo, para decirnos que las cinco agencias de viaje ya habían dado la seña para los vehículos en el mes de diciembre. Se trata de una cuestión de costos, no es que acá no haya vehículos o que el ministerio no esté de acuerdo con los alcances. Hay momentos en que da la impresión de que defienden más a las agencias de viaje que a los transportistas turísticos, entonces, no se le pone límite a nada. Considero que en todos los sectores debe haber límites –así lo manifesté en el ministerio– y las agencias de viajes deberían limitarse a vender de acuerdo con los vehículos que cuentan. Digo esto porque, por ejemplo, si mañana se jugara la final del mundo en el Estadio Centenario, que tiene capacidad para 60.000 personas, nosotros no podríamos vender 200.000 entradas, aunque estoy seguro de que todo el Uruguay querría ir y la Argentina también. Quiere decir que tiene que haber un límite. Las agencias de viaje venden indiscriminadamente porque saben que después autorizan el ingreso de vehículos brasileños a menor costo. Ese menor costo se basa en varias cosas y no solo en el costo del kilómetro –tienen kilómetros en lastre desde Pelotas o

Porto Alegre–, sino que inclusive ahora tomaron la modalidad de traer vehículos más grandes como los de doble piso con una capacidad de 58 y 60 asientos que en nuestro país no está permitido porque no está homologado. Nosotros no podemos tener, pero debemos aceptar que ellos levanten pasajeros en este país para ir a otro lado. Se trata de una medida totalmente injusta desde todo punto de vista.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Con cuántos ejes?

SEÑOR SCANNI.- Con tres ejes. Y es sabido que con tres ejes esa cantidad de pasajeros no está permitida. Me refiero a los que están entrando ya que, justamente, es la diferencia que existe con las agencias: en un ómnibus meten 60 pasajeros, cuando en un ómnibus semicama normal entran 42. Entonces, cada tres ómnibus, hay uno de ganancia; es decir, tres ómnibus de los nuestros significan dos de los de ellos. Esto es meramente comercial, es un beneficio comercial que están adquiriendo las agencias de viaje, perjudicando a nuestro sector y, de fondo, al país, porque son vehículos que no dejan nada –como dije, nada más que seis peajes– y tenemos personal y vehículos que quedan parados durante esa semana. Me parece que eso no es ni siquiera legal. Si no dan los vehículos internacionales, buscaremos la forma de que esto sea un beneficio para el país, que todo se mueva y no que simplemente sea más fácil levantar el tubo y para que me manden 200 ómnibus brasileños porque se necesitan. En definitiva, discrepamos abiertamente con el ministerio en cuanto a esta medida. Hasta ahora estamos en negociaciones pero nosotros ya sabemos que van a entrar. Por ejemplo, en el día de ayer una agencia pidió 40 autorizaciones. Los vehículos ya están señados desde diciembre y formalmente, como dije, una agencia pidió 40 autorizaciones y sabemos que hay seis o siete agencias más que están en las mismas condiciones. Por nuestra parte, mandamos una pequeña lista que nos pidieron de un día para el otro, sin poder hacer un relevamiento general, y mandé 32 vehículos con permiso internacional que estaban sin trabajo. Repito que se nos solicitó de un día para el otro, es decir que si se nos diera más tiempo serían muchos más. Entonces, ¿qué va a pasar esta semana? Se les va a dar la autorización y pasará lo que pasó el año pasado. ¿Eso estimula nuestro crecimiento? ¿En qué?

SEÑOR PRESIDENTE.- En el día de hoy hice una consulta y me dijeron que iban a tener prioridad las empresas nacionales.

SEÑOR SCANNI.- Todos los años dicen lo mismo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se establece un tema de confort e igualdad de confort, ya que el usuario importa mucho.

SEÑOR CAMY.- Debo decir que este último planteamiento que se hace parece lógico. A su vez, también parecería lógico que en caso de que la oferta nacional no contemplara la demanda que se genera en estas fechas especiales, se habilite al ministerio para el ingreso de vehículos de la frontera, a efectos de poder dar cumplimiento a la demanda y a la atención del usuario, como decía el presidente.

Entonces, quería preguntar a nuestros invitados si después de la zafra de semana santa o de turismo nos podrán decir si efectivamente quedaron empresas sin ser utilizadas, a fin de que nosotros podamos cotejar fehacientemente estos datos. Aclaro que no se trata de que estemos dudando de su palabra. De esa manera podríamos plantear al ministerio por qué razón permitió la habilitación en desmedro de empresas nacionales, registradas debidamente, que generan aporte y trabajo nacional. Ese sería un elemento muy importante.

Por otro lado, quería saber si ustedes han pensado –o ha surgido en algunas de las conversaciones que han tenido con el ministerio– en algún mecanismo ágil que permita tener un gatillo, es decir que llegadas estas épocas de zafra el ministerio pudiera tener una suerte de contrapartida –se me ocurre que puede ser la propia gremial, por la representatividad que tiene– para poder dialogar diciendo si se va a precisar o no.

SEÑOR CABALLERO.- Todos los años hacemos un relevamiento de los vehículos disponibles para semana de turismo. Lo que el señor senador pregunta ya lo hemos hecho. Voy a explicar por qué se

genera esta pequeña situación. La realidad es que traer un coche de la frontera, tanto de Argentina como de Brasil, tiene un costo bastante inferior al de acá. Como en todo negocio de oferta y demanda, en esta semana de turismo nuestro precio no es el mismo que durante el resto del año, pues en esa fecha la cotización valor kilómetro aumenta. Entonces, yo tengo una agencia de viajes y necesito contratar un ómnibus uruguayo para hacer una excursión. El ómnibus uruguayo me cuesta USD 2 el kilómetro, sale desde la puerta de la agencia y recorre 3.800 kilómetros. Saque sus propias conclusiones. Yo puedo traer por USD 4.500 un coche doble piso con total confort y de última generación. Le puedo mandar por e-mail los datos del ómnibus porque tengo cabecera, reciprocidad en Porto Alegre del ómnibus que me envían por el valor de USD 1.10. Entonces, si me pregunta cuál es la situación, le respondo que la realidad es esa. Una agencia vende un viaje a Florianópolis por USD 465 y otras por USD 300. Es cierto que se trata de oferta y demanda, pero si competimos todos en igualdad de condiciones. Esto lo hemos hablado varias veces con integrantes del ministerio de turismo y con el ministerio de transporte; le hemos llevado muchas opciones. Hemos planteado la opción del trasbordo, pero dicen que es prioridad el pasajero y hacer un trasbordo es algo inconveniente. Sin embargo, los invito a que tengan la amabilidad de desplazarse hasta la terminal de Tacuarembó y consultar en la oficina de Turil, Copay, Posada u otras. La empresa Sendas, ubicada en Avenida del Libertador, transporta sus pasajeros conjuntamente con los que vienen desde el litoral, pero ¿nunca se preguntaron cómo hacía si es que predominaba el confort? ¿Saben cómo hace? Vende 10 pasajes en Paysandú o en Salto, los baja en la terminal de Tacuarembó –porque el cruce lo hace en la frontera de Rivera– a las 3, 4 o 5 de la mañana, espera que llegue el otro ómnibus y ahí hace un tráfico de personas, las reordena y las envía. Entonces, si predomina el confort estamos contradiciéndonos. No es porque lo digamos nosotros, que nos podemos sentir dolidos, pero simplemente haría una consulta con las agencias: Alontur y otras de Paysandú. Los invito a que vayan a la plaza y consulten a los operadores para ver cuál es la realidad. ¿Cuál es la peor parte? Obviamente no van a contratar a Caballero cuando su ómnibus vale USD 2 el kilómetro si tienen uno que vale mucho menos y el de Caballero tiene cinco años y el otro es uno cero kilómetro. El confort predomina, pero también el valor económico. Entonces, en el momento que tenemos el período de zafra –desde el mes de diciembre hasta marzo– o en la semana en la que podríamos hacer una diferencia económica, nos encontramos desfavorecidos.

En el período anterior de trabajo nos vimos desfavorecidos por las empresas de línea porque cotizamos algunos viajes y, por supuesto, no competimos con Turismar ni COT. Es una realidad; basta con decir que COT tiene un convenio con la distribuidora uruguaya de combustible Ducsa S. A., con la que la gremial ha hecho negociaciones; incluso se habló con el Banco de la República cuando le planteamos la negociación a Ducsa por una tarjeta de crédito y nos dijo que no. En cambio, sí la puede hacer con COT que es una sola empresa. Basta pasar por 8 de Octubre y Larrañaga para ver que la estación de servicio de Ancap tiene hasta un cartel que dice: «Surtidores exclusivos para COT». Por cada litro de gasoil, más allá del descuento del fideicomiso, DUCSA le devuelve $ 3,50 por litro cargado por surtidor. También hemos hecho un análisis de lo que paga Ancap valor litro combustible salido por surtidor, ya que hoy están en discusión todos estos promedios, y podemos demostrarlo. En este tema también nos encontramos con una pared de impedimento para poder competir. Obviamente, si yo tengo un ómnibus puedo cargar 400 litros. ¿Cuánto carga el ómnibus de COT? Hace dos, tres viajes al día, dos a Colonia y ya completó dos veces el tanque. Al día, carga 800 litros y yo 400. Por supuesto que a mayor volumen se cuenta con más beneficios; está el fideicomiso, son coches más económicos porque los Euro 5 dan 4,5 kilómetros por litro –podemos hacer la paramétrica, encantados de la vida, acá arriba– y la ventaja que se obtiene por la distribuidora de combustibles. Ducsa dio USD 2:400.000 de ganancia. Por supuesto, si está haciendo un monopolio. Las empresas CITA y Turil tienen hasta surtidor propio, su propio galpón y se autogestionan la carga. El producto más caro que hay en todo este negocio es el combustible, sumado que el dólar está subiendo. Por ejemplo, el desgaste de las cubiertas se paga en dólares; un repuesto para un Scania no lo puedo pagar en pesos. Para el micro que tengo, Mercedes Benz Sprinter, voy a Autolíder y el repuesto se paga en dólares.

Me parece que más allá de todo lo que se pueda discutir y buscar soluciones, debemos recordar un eslogan que hablaba de defender el trabajo de los uruguayos; en el mayor punto de ebullición del turismo, a mi juicio, no lo defendemos.

Se puede hablar de las adversidades de este negocio. He tenido la oportunidad de recorrer un poco y hacer contactos con una empresa en España para venderle mis servicios en Uruguay, pero no puedo cargar los pasajeros cuando se bajan en el puerto de Punta del Este. Tengo en mi poder una copia del acuerdo y si los señores senadores lo desean puedo dejarla en la comisión. No podemos

trabajar porque no estamos registrados en Maldonado. Para estarlo debemos tener el vehículo empadronado en Maldonado y la agencia de viajes en el departamento. Entonces, sucede que vendí 38 pasajes, pero hice un negocio para un tercero, porque no lo puedo hacer. Como COT tiene ómnibus empadronados en Maldonado, va, carga y hace el crucero. No podemos licitar en Miami porque ni siquiera nuestro país nos defiende. Lamentablemente, esa es la realidad. Si nos defendiera el Ministerio de Turismo cuando vamos allí, la gremial encantada de la vida les pagaría los pasajes Vamos y licitamos, pero con las mismas reglas de juego que tienen los demás. Hoy en día se puede pensar que la situación es distinta, pero no es así. El dueño de Turismar, Fernando Chainca, está en la misma situación: hizo un convenio con Petrobrás, tiene la tarjeta Flota. Entonces, cuenta con el beneficio por la línea y se trajo cinco Irizar i6 con chapa CTU turismo. ¿Con qué le voy a competir un viaje, si transita por territorio uruguayo y tiene beneficio en los peajes y en el combustible? Además, el valor del chofer es mucho más sencillo porque se puede demostrar que el ómnibus llegó a las 19:30 de Melo, cambió el destino, se lavó en el taller, cargó la excursión, volvió a salir, cruzó frontera sin problema ninguno y puso gasoil del otro lado, que es mucho más barato. Entonces, ninguna agencia de viajes me contrata –casos puntuales como *Funtour* y otras más– porque el valor de mi kilómetro es carísimo. Estamos desmantelando este negocio y la realidad –que vemos y que la gente interpreta– es que hay un turismo receptivo impresionante. Invitaría a los señores senadores –como hicimos con la señora ministra– a hacer un relevamiento real, hilando muy fino para ver cuál es la realidad: estamos beneficiando solo a tres empresas y las demás van desapareciendo. Lamentablemente, no miran para el costado, porque muchas de las empresas hacen turismo con los propios ómnibus que ellas han ido desafectando. Muchas empresas de turismo absorben esos ómnibus y el turismo de hace diez años atrás no existe, como tampoco existe el que hacíamos el año pasado. Basta solamente ver qué es lo que sucede en Salto, cabecera de nuestro país, paraíso termal. Si se hace un relevamiento en este departamento con respecto a lo que ha sucedido con los ómnibus se podrá observar que son todos de última generación. Me dicen, hoy, que en Uruguay es necesario traer cuarenta ómnibus de afuera para hacer excursiones. Le preguntaría a la agencia, a la operadora mayorista, si no le convendrá contratar el ómnibus en Salto y traerlo a Montevideo para que transporte a los pasajeros. Me va a decir que no porque el costo de USD 2, viene por USD 1,10. La realidad de esto es bien clara: la economía y los números son los que mandan. Más allá de nuestras gratas conversaciones, es un negocio y mandan los números. Pues bien, en el momento en que la agencia se pueda asegurar más de USD 12.000 por cada ómnibus que traiga, obviamente no va a contratarnos, porque con un viaje de nosotros quedarían solamente USD 5.000. Sin embargo, como dije antes, se trae un coche de Brasil y sobran USD 12.000. Quizás, si ustedes estuvieran del otro lado, como puede pasar, dirían que no, pero lamentablemente voy a golpear la puerta, lloro un ratito, me firman y lo traigo. Podría dar la zona de Porto Alegre, el valor del gasoil, hablar de cómo ingresan los ómnibus, porque tenemos todo el registro hecho.

El país entró en recesión y este año será mucho más fuerte para el turismo. Lo más probable es que el turismo emisivo se desarrolle solo en la semana de turismo, entre otras cosas, porque se suma también el tema de la trasmisión de enfermedades. Esa es una realidad. Mientras tanto, el turismo receptivo, en esta etapa decae, no vienen turistas extranjeros, salvo jueves y viernes, días en que recibimos buenos contingentes del lado brasileño. Por el trabajo receptivo que hacemos podemos vislumbrar que los turistas extranjeros no van a venir.

Entonces, la realidad indica que si seguimos en esta situación más de una empresa uruguaya se va a fundir y desaparecer.

SEÑOR SCANNI.- Quisiera agregar un elemento importante. Brasil está prohibiendo la entrada de minibuses uruguayos y argentinos. Se trata de una reglamentación arbitraria, pero lo cierto es que estos minibuses, que tienen una capacidad de diecisiete o dieciocho pasajeros, no pueden entrar a Brasil por ninguna de sus fronteras, pero más que nada por el estado del sur, donde las medidas son más exigentes. En el marco del Mercosur se habla de que es necesario aplicar las normas, sin embargo, en los hechos nada es igual como se dice. Tenemos empresas asociadas con servicios de minibuses que pueden hacer traslados a Argentina y a Paraguay, pero no a Brasil porque no les permite el ingreso. ¿Por qué? No lo sabemos. Es obvio que es una norma arbitraria adoptada por Brasil. Lo que no sabemos es si en nuestro país el ministerio lo aceptó o si es una medida que se nos impone cuando llegamos a la zona.

Respecto al tema de los costos, los costos operativos de Brasil son mucho más baratos: los choferes ganan menos que los de acá y el gasoil de ellos tiene un valor de $ 25, mientras que acá está

a $ 37. Las empresas que vienen desde allí, vienen con su gasoil, no consumen nada. Por tanto, sus costos operativos son muchísimo más inferiores, lo que se refleja después en sus precios.

A grandes rasgos, estos serían los problemas más importantes, aunque también tenemos dificultades en el ámbito municipal que no los vamos a trasladar, porque entendemos que no es competencia directa de los señores senadores.

Otro tema que se planteó, tiene relación con que muchas empresas de línea regular trajeron ómnibus con certificado de necesidad para realizar turismo. Ahora bien, el país precisa esos ómnibus, que son nuevos, en semana de turismo. Pero estoy seguro de que todas esas empresas de servicio regular no los van a destinar al turismo. Eso habla a las claras de que su prioridad es el servicio regular. Entonces, si el servicio primordial para ellos es el regular, que los empadronen y los afecten como servicio regular y no como turismo. Si los pedimos con un destino, pero cuando el país los necesita, dicen: «No, no salgo. Me conviene quedarme acá porque hago unos kilómetros más en la línea y no tengo los costos de mandar dos choferes y pagarles el sueldo una semana sin hacer nada; los dejo acá haciendo tres o cuatro viajes en la línea», creo que tampoco es justo. No lo es porque el lunes después de turismo ese ómnibus está compitiendo con nosotros haciendo un paseo de escuela, un traslado al interior, llevando a un club de fútbol. Lo tiene ahí parado, pero el día que el país lo precisa para lo que lo trajo esa empresa, no lo usa.

No sé si les quedó claro.

SEÑOR PRESIDENTE.- Sí, han sido muy claros.

SEÑOR CAMY.- Simplemente quiero agregar que en el tema del combustible, el descuento que hacen las distribuidoras, particularmente Ducsa, obedece básicamente a una microcompetencia en el rubro, especialmente con Petrobrás, inclusive en desmedro del propio estacionero. Si ustedes hablaran con la Unvenu, seguramente les dirían lo mismo.

Me parece que la solución sería desregular el mercado del combustible, pues este es uno de los países que más regulado lo tiene, más allá de que con eso en la región también ha logrado una seguridad de suministro que es reconocida. En principio soy partidario, incluso, de plantearlo como un insumo porque acá no hay bandera blanca. Por ejemplo, una vez el exministro Atchugarry planteó un decreto –que fue dejado sin efecto a los pocos días– que incluía la posibilidad de más defensa del propio estacionero de servicio, que también termina siendo víctima, reitero, no solamente de la Distribuidora Uruguaya de Combustible S.A., sino también de Petrobrás –no tanto de Axion– como principal competencia en eso.

Más allá de ese comentario, les pediría que no olviden, si es voluntad de ustedes, de trasladarnos, pasada Semana Santa, la cantidad efectiva de vehículos –por lo menos de los asociados– que se utilizaron, cuáles quedaron sin usar y los ingresos que habilitó el Ministerio de Transporte y Obras Públicas para cotejar esa disparidad. Me parece que sería una muestra elocuente para poder fundamentar aún más esta argumentación.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Queda hecha la solicitud.

SEÑOR SCANNI.- Va a ser un gusto poder informarles de aquello a lo que tengamos acceso. Nosotros podemos contar lo nuestro. El dato de los vehículos extranjeros que van a entrar solo es de conocimiento del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Nosotros integramos una directiva nueva. El año pasado, al poco tiempo que asumimos, sucedió esto. A la semana después de turismo se pidió una información de cuántos vehículos habían ingresado y la respuesta la tuvimos recién hace unos días, es decir, un año después.

Entonces, simplemente podemos informar un estimativo de lo que vayan pellizcando nuestros socios que viajen al extranjero y cuenten la cantidad de vehículos brasileños que viajen con ellos.

SEÑOR CAMY.- Queda claro también que, más allá de escuchar las diferencias de costo en el Brasil y en el país, y de las medidas administrativas correctivas que puedan surgir del Ministerio de Transporte y Obras Públicas o del propio Ministerio de Turismo, hay una razón de fondo fundamental que es el tema del costo país. Este mismo argumento lo recibimos en esta comisión de parte de los transportistas de carga. Entonces, hay una lógica que no sé hasta dónde puede depender de medidas puntuales del ministerio, sino más bien cambiarias.

SEÑOR PRESIDENTE.- El tema del dólar es complicado, porque unos lo piden alto y otros, bajo. Es difícil conformar a todos. El país tuvo una experiencia del valor del dólar según el consumidor y no le fue muy bien.

Antes de dar la palabra al señor senador Lacalle Pou, voy a plantear que la versión taquigráfica de la reunión de hoy sea enviada tanto al Ministerio de Transporte y Obras Públicas como al de Turismo, a los efectos de que puedan intervenir rápidamente y dar su opinión. No me gusta el capitalismo, las leyes de la oferta y la demanda, y esto es una ratificación de que no funcionan.

SEÑOR LACALLE POU.- Me veo tentado a discutir su última afirmación; casi lo hago, pero no lo haré. Me leyó parcialmente la mente, porque creo que la versión taquigráfica de esta sesión también tiene que ir al Ministerio de Relaciones Exteriores.

SEÑOR PRESIDENTE.- Sí, también.

SEÑOR LACALLE POU.- ¿Por qué? Porque hace pocos meses los presidentes del Mercosur se juntaron y acordaron trabajar en aquellos obstáculos que, de alguna manera, complican el transporte de bienes, servicios y personas.

El Uruguay integra la presidencia *pro tempore* del Mercosur, y hace pocos días le enviamos al presidente de la república veintidós medidas, entre las que se encontraba la detección formal de todos los elementos que están generando distorsión –creo que este es un punto clave–, para que se elabore un documento que contenga soluciones jurídicas –aunque no creo que sea el caso– y soluciones prácticas en el Mercosur. A nuestro entender, es fundamental que ello se haga en estos seis meses porque tenemos la banda de capitán, que en este caso, la tiene el presidente Tabaré Vázquez. Que se lleve a cabo esa reunión y que exista realmente la voluntad de los presidentes y de los gobernantes puede quedar –como a veces ocurre– en solo una aspiración, pero me parece que este es un caso puntual que nos perjudica.

Yo calculo –lo digo a «olfatímetro»– que están saliendo más uruguayos a Brasil que brasileños entrando a Uruguay. Soy partidario de las condiciones espejo en los *freeshops* de Uruguay y en los *freeshops* brasileños –por la amenaza de que se van a instalar–, es decir, que ellos puedan gastar no más de USD 300 acá y nosotros no más de USD 300 allá, y así sucesivamente. Obviamente, en el funcionamiento en espejo hay veces que, en términos poco jurídicos, te pintan la cara, porque si fueran muchos más los brasileños los que estuvieran entrando al Uruguay, nos podrían decir que si no dejamos pasar ómnibus brasileños, le estaríamos cortando las patas al turismo. Este caso va en otra dirección: Brasil está particularmente interesado en que le ingresen divisas por medio del turismo y todos sabemos que en Semana Santa se van una cantidad de uruguayos para ese país. Entonces, las políticas no solo tienen que ser acertadas, sino que tienen que ser aplicadas en tiempo y forma.

A mí se me ocurre que Cancillería –no necesariamente el canciller, pero los buenos oficios de mandos medios– comunique que nosotros estamos para cerrar este tema. Me parece que estas son medidas de presión que, mientras no se haga lo que se han comprometido los presidentes, funcionarían.

SEÑOR PRESIDENTE.- En conclusión, incluimos el envío de la versión taquigráfica a Cancillería.

Les agradecemos la presencia a nuestros invitados.

(Se retiran de sala los representantes de Ceprotur).

–A propuesta del señor senador Coutinho las sesiones de la comisión comenzarían media hora antes. Es decir que, como hay acuerdo, en vez de comenzar la comisión a la hora 14:30, lo haríamos a las 14:00, a los efectos de que no exista demasiada distancia entre la sesión del Senado y la sesión de la comisión.

Por otra parte, tenemos a consideración el proyecto de ley enviado por el señor senador Bordaberry, por el cual se designa al Aeropuerto Internacional de Punta del Este, con el nombre Carlos Páez Vilaró. Al respecto, planteamos que el aeropuerto se llama Capitán Curbelo, pero algunos dicen que ese nombre se refiere a la base naval. Se pretende que Carlos Páez Vilaró sea el nombre del aeropuerto o de su sala principal. Por tal motivo, deberíamos hacer consultas. Si los señores senadores están de acuerdo, podríamos invitar al Ministerio de Defensa Nacional para que nos informe sobre el nombre del aeropuerto internacional de Punta del Este. En definitiva queremos buscar una solución para que aparezca el nombre de Carlos Páez Vilaró, sin quitar el nombre de Capitán Curbelo.

Hay otro proyecto de ley del senador Bordaberry por el que se establece la exigencia del ciclo básico de secundaria para obtener la libreta de conducir. Me gustaría que la Comisión se pronunciara sobre esta iniciativa a los efectos de darle el trámite que corresponde porque considero que vendría bien enviarlo al Congreso de Intendentes para que nos den su opinión.

SEÑOR LACALLE POU.- Sobre el nombre del aeropuerto, por un tema de economía procesal, quizás sería mejor enviar un mail al Ministerio de Defensa Nacional para que nos contesten por escrito. De esa forma no tendrían que venir.

SEÑOR PRESIDENTE.- El tema es que si el aeropuerto se llama Capitán Curbelo no creo que haya una ley que habilite el cambio de nombre, que fue puesto en una situación compleja...

SEÑOR LACALLE POU.- Igual podemos preguntarles por mail. ¿Por qué no le ahorramos plata al Estado, que en este caso serían un $ 2.500 de nafta?

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, les haremos preguntas bien concretas por escrito sobre la situación y luego tomaremos las resoluciones que correspondan.

SEÑOR LACALLE POU.- Con respecto al otro punto, no es que no quiera consultar, pero aclaro que no lo considero vinculante. Se puede tener la opinión de todo el mundo y cuánta más, mejor, pero lo que estime el Congreso de Intendentes, la Unasev o quien sea, es simplemente una opinión. Me parece más lógico que venga quien presentó el proyecto de ley a exponer.

SEÑOR PRESIDENTE.- Eso también, pero la idea es recoger todas las opiniones posibles para que cuando venga el senador a defender su proyecto de ley contemos con toda la información y levante las eventuales objeciones que se pudieran hacer o los apoyos que pudiera tener. Ahora bien, estoy de acuerdo en que no es vinculante; ni siquiera la opinión del Poder Ejecutivo lo es, salvo en los casos que establece la Constitución de la República.

SEÑOR LACALLE POU.- Eso sería un poquito más vinculante que la Unasev.

SEÑOR PRESIDENTE.- Sin dudas.

No habiendo más asuntos, se levanta la sesión.

(Son las 15:33).